

dagen har vi et forslag om Frederikssundsbanen, og vi kender også projektet med eldrift på jernbanestrækninger i Jylland og selvfølgelig også tværs over Fyn til København. På den egn, jeg kommer fra, nemlig nord for Limfjorden, er spørgsmålet om nærbaneprojekter aktuelt.

Sideløbende er der kommet en lang række rapporter, der behandler spørgsmålet om, hvilke virkemidler man kan tage i anvendelse for at opnå disse transportpolitiske mål, som regeringen ganske rigtigt har sat op, og der peges på en lang række initiativer.

Som skatteministeren også nævnte, har regeringen på skatteområdet spillet ud med et spørgsmål om at omlægge vægtafgiften på biler til grønne ejerafgifter, og her er det jo ligesom i mange andre spørgsmål et spørgsmål om politisk vilje til at arbejde med det, uanset hvor stort et skridt denne ene handling måtte være i den rigtige retning.

Sideløbende med de mere målrettede diskussioner om strukturen i den offentlige trafik er der den måske mere fremtidsrettede road pricing-model. Uanset om man kan lide det eller ej, om det bliver betragtet som en straf, er det selvfølgelig ikke mindst i Københavnsområdet et spørgsmål om, hvor meget individuel biltrafik et område som København kan klare. Derfor kan road pricing-princippet, når det er teknisk udbygget, være et middel til at regulere adfærden, hvad angår den private biltrafik i byområderne.

I hvert tilfælde på alle disse praktiske områder må man sige, at der i øjeblikket er helt konkrete tiltag fra regeringens side, ikke bare planmæssigt, men også anlægsmæssigt.

Men forespørgslen rummer mere end de praktiske ting. Det er også et spørgsmål om holdninger til, hvad man gør for at få folk til at være mobile i en arbejdssituation, og her er der jo befordringsfradraget.

At reducere fradraget eller fjerne det helt, at bruge dette provenu på 2,7 mia. kr. eller noget i den retning lyder ret besnærende, men det er for mig at se en lidt for hurtig tanke bare at sige, at det at have et befordringsfradrag er en gave til en ganske stor del af befolkningen. Befordringsfradraget er helt klart et kontant bidrag til at afholde den udgift, en person måtte have i forbindelse med sit arbejde. Det er ikke anderledes end i det private erhvervsliv, hvor en driftsomkostning er fradragsberettiget.

Om systemet er retfærdigt eller ej, kan man altid diskutere. Rigtigt er det, at i forhold til tid-

ligere – for befordringsfradraget er ikke en ny foretelse, men vi har reguleret det undervejs – må man sige, at den nuværende model i hvert tilfælde er administrerbar, den er enkel, og, som ministeren også sagde, den er let forståelig for enhver.

Den nuværende model er også kontrollerbar, idet langt de fleste kommuner i dag har anskaffet et specielt edb-program, som i øvrigt ikke er vanvittig dyrt – det er faktisk meget billigt – hvor man lynhurtigt kan tjekke, hvorvidt den enkelte borger måtte have ret til det fradrag, som han påstår han skal have. Det er i særdeleshed en meget nem, administrerbar ordning, og i forhold til tidligere fradragsordninger tilskynder denne altså ikke, som fru Gottlieb nævnte, til, at man sidder én mand i én bil. Det sker selvfølgelig også, men denne ordning tilskynder i høj grad til, at flere transporterer sig i samme bil.

Samtidig mener jeg, at det er betimeligt her også at gøre op med den påstand, som vi har set bl.a. fra miljøgruppen NOAH, om, at der er en vis spekulation i at erhverve sig et billigt hus langt ude på landet og derefter benytte sig af en præmiering for at bruge egen bil.

Jeg synes, det er for letkøbt, for selv om Danmark er et lille land og rimelig tæt befolket, har vi stadig væk landdistrikter, og jeg mener helt klart, at vi alle bør have en interesse i, at disse landdistrikter også er beboede. I den forbindelse kommer så problemet med transporten, for uanset hvad man måtte tilføre af økonomiske midler til den kollektive transport vil man ikke kunne få en tilfredsstillende dækning af transportbehovet i alle områder, så tilbage bliver der helt klart et problem.

I forespørgernes dagsordensforslag er det et punkt, som er lidt svært at forholde sig til: man ønsker også at friholde det, man kalder økonomisk svage grupper. Hvis det skal være tilfældet, vender vi helt klart tilbage til en mammut-administration af kørselsfradraget. For hvem er disse mennesker? Hvem skal man være for at komme i denne kategori? Hvordan skal man dokumentere sine udgifter og i forhold til hvad?

Desuden er hele problematikken om kørselsfradraget rent faktisk et skattespørgsmål. I øjeblikket er vi i en periode, hvor vi indfører en revision af skattesystemet. Denne revision vil først være fuldt indfaset i løbet af 1998. Enhver ændring, også enkeltstående som befordringsfradraget her, vil være en ændring af de forhold, som man som borger kan forvente i forbindelse